

Erläuterungsbericht

mit Deckblättern vom 05.12.2014

Planfeststellung

Staatsstraße 2147

Roding – Ascha

Bestandsverbesserung nördlich Ascha bei Höfling

Bau-km 0+200 - Bau-km 0+900
St2147_320_4,510 bis St2147_320_5,250

<p>Aufgestellt: Passau, den 28.03.2014 / 07.07.2015 Staatliches Bauamt</p> <p>W u f k a [Leitender Baudirektor]</p>	<p>Festgestellt gem. Art 39 Abs. 1 BayStrWG durch Beschluss vom <u>16. 10. 15</u> Nr. <u>32-4354.31-20 / St 2147</u></p>
---	--

Inhaltsverzeichnis

	Seite
0. Planfeststellungsverfahren	1
0.1 Planfeststellungsverfahren – was ist das?	1
0.2 Zweck der Planfeststellung	1 – 2
0.3 Im Planfeststellungsbeschluss nicht zu treffende Entscheidungen	2 – 3
0.4 Wasserrechtliche Fragen	3
0.5 Verhältnis zum Privatrecht	3
1. Beschreibung des Vorhabens	4
1.1 Standort	4
1.2 Vorgeschichte der Planung	4
1.3 Planerische Beschreibung	5
1.4 Straßenbauliche Beschreibung	5
2. Notwendigkeit des Vorhabens	5
2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	5 – 6
2.2 Raumordnerische Entwicklungsziele	6
2.3 Anforderungen an die Straßen-Infrastruktur	7
2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	7
3. Begründung des Vorhabens – Variantenvergleich	7
3.1 Beschreibung der Planung und der Varianten	7 – 8
3.2 Auswirkungen der Planung und der Varianten	8
3.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltfolgen	8
3.4 Ergebnis unter Berücksichtigung der „Nullvariante“ und der „Ausbauvariante“	9

4. Technische Gestaltung des Vorhabens	9
4.1 Trassierung	9 - 10
4.2 Querschnitt	10
4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	11
4.4 Verkehrssicherheit der gewählten Lösung	11
4.5 Baugrund und Erdarbeiten	11
4.6 Entwässerung	12
4.7 Ingenieurbauwerke	12
4.8 Straßenausstattung	12
4.9 Besondere Anlagen	12
4.10 Öffentliche Verkehrsanlagen	12
4.11 Leitungen	13
4.12 Ausbau von Gewässern	13
5. Verbotstatbestände, Schutzmaßnahmen	13
5.1 Lärmschutzmaßnahmen	13
5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	13
5.3 Sonstige Schutzmaßnahmen	14
6. Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung von Überschwemmungsgebieten	14
7. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	14
8. Durchführung der Baumaßnahme	15
9. Kostenträger	15

0. Planfeststellungsverfahren

0.1 Planfeststellungsverfahren – was ist das?

Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sind Vorhaben, die eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Belangen berühren, z. B. Straßen, Kanäle, Flughäfen, Eisenbahnlinien, Abfallbeseitigungsanlagen oder auch künstliche Seen. Statt in allen durch ein solches Vorhaben berührten Rechtsbereichen gesonderte behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen zu erteilen, findet das Planfeststellungsverfahren statt, das in der Hand einer Behörde liegt. Die anderen Behörden, deren Zuständigkeiten berührt sind, werden an diesem Verfahren ebenso beteiligt wie die betroffenen Bürger und Gemeinden. Erweist sich das Verfahren als genehmigungsfähig, wird der Plan durch Beschluss der zuständigen Behörde „festgestellt“.

Dieser Beschluss regelt umfassend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens, öffentlichen Rechtsträgern und privaten Personen.

0.2 Zweck der Planfeststellung

Straßenbauvorhaben greifen regelmäßig in tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zweck der Planfeststellung ist es, zur umfassenden Problembewältigung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens, öffentlichen Rechtsträgern und privaten Personen umfassend rechtsgestaltend zu regeln.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden,

- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen Anlagen erforderlich werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen sind (vgl. die Straßenkreuzungsrichtlinien – StrKR – vom 25.01.2010, eingeführt 26.01.2012)
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen geboten sind,
- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß Art. 6 a und 6 b des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) bei Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erforderlich sind,
- ob und welche sonstigen Vorkehrungen oder Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

0.3 Im Planfeststellungsbeschluss nicht zu treffende Entscheidungen

Die Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens kann durch Planfeststellungsbeschluss nicht angeordnet werden.

Die Mitbenutzung von Straßen für Leitungen der öffentlichen Versorgung und Entsorgung richtet sich nach bürgerlichem Recht, wenn die Voraussetzungen nach Art.22 Bayer. Straßen und Wegegesetz (BayStrWG) vorliegen. Das Gleiche gilt für andere im öffentlichen Interesse verlegte Leitungen, z. B. Mineralölfernleitungen (vgl. Nummer 4 des Musters eines Straßenbenutzungsvertrages für Leitungen der öffentlichen Versorgung, Bekanntmachung vom 16.10.1987 MABL S. 749). In der Planfeststellung ist jedoch darüber zu entscheiden, ob bzw. in welcher Weise im Straßenkörper liegende Anlagen geändert (z. B. seitlich verlegt, gesenkt), gesichert oder in welchem Umfang sie ggf. beseitigt werden müssen. Im

Planfeststellungsbeschluss, insbesondere im Bauwerksverzeichnis, sind keine Kostenregelungen zu treffen. Es können lediglich Hinweise auf außerhalb des Verfahrens abgeschlossene oder noch abzuschließende Vereinbarungen gegeben werden.

04. Wasserrechtliche Fragen

Ist mit dem Straßenbauvorhaben die gestattungspflichtige Benutzung eines Gewässers verbunden, so entscheidet die Regierung im Einvernehmen mit der an sich für das Wasser zuständigen Behörde auch über die Erteilung der Erlaubnis oder Bewilligung. Der Planfeststellungsbeschluss und die wasserrechtliche Gestattung sollen in einem Beschluss zusammengefasst werden.

05. Verhältnis zum Privatrecht

Die Planfeststellung greift nicht in Privatrecht ein, schafft jedoch die Grundlage für die Enteignung (Art. 40 BayStrWG in Verbindung mit Art. 28 Bayer. Enteignungsgesetz BayEG).

Sie macht Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern oder sonstigen Berechtigten nicht entbehrlich.

1. Beschreibung des Vorhabens

1.1 Standort

Die Staatsstraße 2147 beginnt an der B 85 bei Roding in der Oberpfalz und führt über Ascha, Obermühlbach, Niederwinkling (Niederbayern) bis zur Staatsstraße 2125, die parallel zur Donau verläuft. Im Abschnitt zwischen Roding und Ascha stellt die St 2147 für die Region eine wichtige Diagonalverbindung zwischen der B 85 und der B 20 dar und erschließt diesen Raum.

1.2 Vorgeschichte der Planung

Im Rahmen der Aufstellung des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen, der mit Wirkung vom 1. Januar 2011 in Kraft getreten ist, wurde auch ein Ausbau der St 2147 zwischen Pilgramsberg und Ascha mit einer Länge von 2,0 km und Gesamtkosten in Höhe von 2,508 Mio € bewertet. Mit einem Nutzen – Kosten – Verhältnis von 1,4 wurde die Maßnahme in die 2. Dringlichkeit eingestuft. Damit ist eine Realisierung nach den Ausbauplanfestlegungen vor dem Jahr 2025 nicht vorgesehen.

Aufgrund der schlechten Verkehrsverhältnisse, des schlechten Fahrbahnzustands und insbesondere wegen der unbefriedigenden Verkehrssicherheit ist eine abschnittsweise Verbesserung des Straßenzuges vorgesehen.

Einen Schwerpunkt mit verbesserter Trassierung bildet dabei der Abschnitt bei Höfling, nachdem nördlich davon mit einer Deckenbaumaßnahme die Straße in einen brauchbaren Zustand gebracht wurde. Im Zuge der Bestandsverbesserung wird ein von den umliegenden Gemeinden gefordertes Radwegkonzept berücksichtigt, das im großräumigen Radwegenetz eine wichtige Verbindungsfunktion übernimmt. Die baurechtlichen Voraussetzungen für die vorgesehene Maßnahme sollen mit dem Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens geschaffen werden. Die Weiterführung des Radwegs außerhalb des vorliegenden Planungsbereiches soll ohne Planfeststellungsverfahren realisiert werden.

1.3 Planerische Beschreibung

Auf eine Länge von 700 m sollen durch eine richtliniengemäße Radienfolge und eine Reduzierung der vorhandenen maximalen Längsneigung die Straßenverhältnisse und damit die Verkehrsqualität verbessert werden. Gleichzeitig wird das Radwegekonzept mit geringstmöglichem Aufwand berücksichtigt.

1.4 Straßenbauliche Beschreibung

Nachdem der Bestand nicht in die geplante Maßnahme integriert werden kann, entsteht ein neuer frostsicherer und tragfähiger Straßenoberbau mit einer Fahrbahnbreite von 6,5 m. Gleichzeitig wird die Oberflächenentwässerung neu konzipiert.

2. Notwendigkeit des Vorhabens

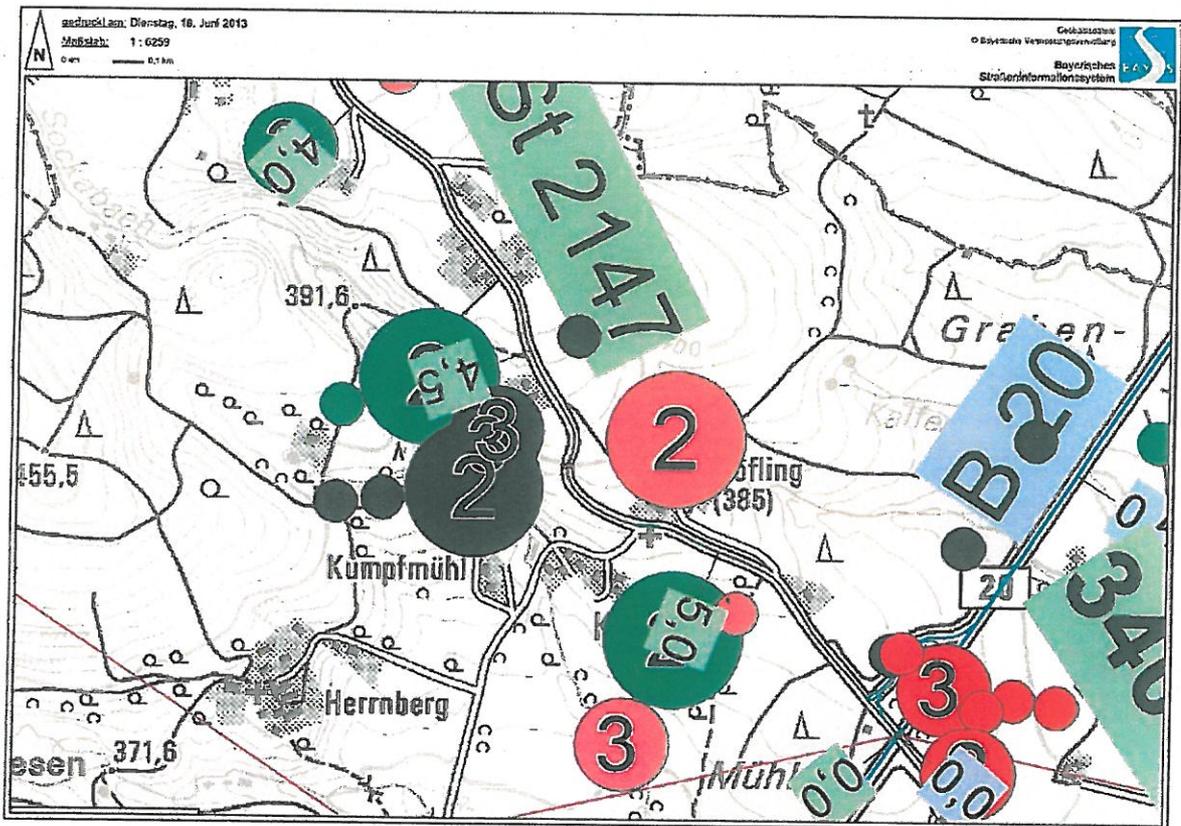
2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Die St 2147 weist im Bereich Höfling enge, unübersichtliche Kurven auf, die zudem in einem Längsgefälle von maximal 11 % und einer geringen Querneigung liegen. Der Oberbau ist nicht frostsicher, Planumsentwässerungen fehlen. Die Fahrbahndecke weist erhebliche Schäden auf. Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen 5,6 m und 6,0 m.

Aufgrund der unbefriedigenden Straßenverhältnisse haben sich in der Vergangenheit zahlreiche Unfälle ereignet. Die Unfallhäufigkeit und –schwere haben im Auswertzeitraum 2009 – 2011 sogar dazu geführt, dass der Bereich der engen Kurven und der hohen Steigung als Unfallhäufungspunkt erkannt wurde (Unfallhäufungsprogramm Land; 2009 – 2011; UH-Nr. 38). Innerhalb von 100 m Streckenlänge haben sich 6 Unfälle mit 3 Schwerverletzten und 2 Leichtverletzten ereignet. Über die Höhe der Sachschäden sind keine Angaben bekannt. Im Zeitraum vom 01.01.2012 bis zum 31.12.2013 haben sich im Bereich der geplanten

Baumaßnahme erneut 4 Unfälle mit 2 Schwerverletzten und 3 Leichtverletzten zugetragen.

Die Unfallkommission hat festgelegt, dass langfristig nur ein Ausbau der Straße zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führen kann.



Unfälle 2009 – 2012

2.2 Raumordnerische Entwicklungsziele

Durch eine richtliniengemäße Substanzverbesserung soll die Befahrbarkeit der Straße auch bei schlechten Witterungsbestimmungen insbesondere für den Güterverkehr verbessert werden. Durch eine angemessene Fahrbahnbreite ist ein sicherer Begegnungsverkehr zu gewährleisten. Damit soll den Zielen des Regionalplans Donau-Wald von 2011 entsprochen werden, wonach der Raum nördlich Ascha zu einem ländlichen Teilraum gehört, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll.

2.3 Anforderungen an die Straßen-Infrastruktur

Für den auf der Staatsstraße verlaufenden Öffentlichen Personennahverkehr sind sichere und gut erreichbare Haltestellen vorzusehen.

Gleichzeitig sollen die Forderungen nach einem Geh- und Radweg im Planungskonzept berücksichtigt werden, der Bestandteil einer Verbindung zwischen dem „Festspiel-Radweg“ in der Oberpfalz (Nr. 27 Bayernnetz für Radler) und dem Donau-Regen-Radweg in Niederbayern (Nr. 39 Bayernnetz für Radler) wird. Damit ist auch eine Verknüpfung mit dem so genannten „Goldsteigwanderweg“ gegeben. Im Jahr 2010 (Zählstelle 69419402 bei 320_4,8) wurde eine tägliche Verkehrsbelastung von 10 Fahrradfahrern ermittelt, deren Anteil nach der durchgängigen Herstellung des Radwegs sich deutlich erhöhen soll. Die Trennung der Fahrzeugarten ist ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die Herstellung einer ordnungsgemäßen Oberflächenentwässerung wird die Gefahr von Verunreinigungen des anstehenden Bodens und des Grundwassers vermindert und Überlastungen der Vorfluter durch eine Rückhaltung mit Leichtflüssigkeitsbarriere verhindert.

3. Begründung des Vorhabens - Variantenvergleich

3.1 Beschreibung der Planung und der Varianten

Die vorliegende Planung umfasst die Bestandsverbesserung des schlechtesten Streckenabschnitts auf eine Länge von 700 m im Zuge der St 2147. Ursprünglich gab es auch Überlegungen, die Baustrecke auf 900 m auszudehnen, dies wurde allerdings aus Kostengründen nicht weiter verfolgt. Bei der Trassierung wurde im

Detail großer Wert auf die Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft gelegt. Grundsätzlich unterschiedliche Varianten der Haupttrasse gibt es bei der knappen Baulänge nicht. Zwischen Bau-km 0+360 und Bau-km 0+520 gab es die Überlegung, einen neuen Weg parallel zur Staatsstraße anzulegen und die alte Straße komplett zu entfernen. Wegen der vorhandenen Versorgungsleitungen und der notwendigen Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen wurde auf dieses Vorhaben verzichtet. Die bestehende Straßenfläche wird in diesem Bereich auf eine Breite von 3,00 m verschmälert.

3.2 Auswirkungen der Planung und der Varianten

Aufgrund der Berücksichtigung des Zieles, die Linienführung und die Steigungsverhältnisse zu verbessern, muss die bestehende Trassierung verlassen werden, mit der Folge, dass in Privatflächen eingegriffen wird sowohl öffentliche als auch private Anschlussstellen höhen- und lagemäßig anzupassen sind. Um unwirtschaftliche Restflächen so weit wie möglich zu vermeiden, ist zwischen Bau-km 0+320 und 0+500 links ein Wirtschaftsweg zu verlegen. Bei Bau-km 0+420 rechts wird die Restfläche komplett abgelöst und für ein Regenrückhaltebecken verwendet.

Von der Plantrasse abweichende Linienführungen greifen stärker in Natur und Landschaft und in die Privatflächen ein.

3.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltfolgen

Zu den Belangen von Natur und Landschaft wird auf die landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 12) verwiesen.

Aussagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung sind in der Unterlage 12 enthalten.

3.4 Ergebnis unter Berücksichtigung der „Nullvariante“ und der „Ausbauvariante“

Unter der Nullvariante ist eine Lösung zu verstehen, bei der die Straßensubstanz unverändert erhalten bleibt und das Ziel nur durch Verbesserungen in verkehrsrechtlicher Hinsicht, im Fahrbahnumfeld oder bei der Ausstattung erreicht werden soll.

Verkehrsrechtlich sind nach Aussage der Unfallkommission die möglichen und vertretbaren Maßnahmen ausgeschöpft. Auch Beschilderung, Leiteinrichtungen und Markierung können kaum verbessert werden und waren nicht für die Unfälle ausschlaggebend.

Daher wird die Nullvariante als nicht Ziel führend abgelehnt.

Als Ausbauvariante kann die vorliegende Plantrasse bezeichnet werden, da eine Bestandsverbesserung auf eine Länge von nur 700 m aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte am Baubeginn und am Bauende als bestandsorientierter Ausbau anzusehen ist. Die bestehende Fahrbahn wird auf weite Teile überbaut.

4. Technische Gestaltung des Vorhabens

4.1 Trassierung

Die Trassierung des Straßenstückes orientiert sich an den Zwangspunkten durch Baubeginn und Bauende, der bestehenden Bebauung und an der Topografie.

Auf einen im Bestand vorhandenen Linksbogen mit $R=200$ m folgt ein Rechtsbogen mit $R=240$ m, ein Linksbogen mit $R=280$ m, ein rechter Gegenbogen mit $R=250$ m und im Übergang zum Bestand kurz vor der Anschlussstelle mit der B 20 wieder eine Zwischengerade mit einer Länge von 107 m.

Die Planung orientiert sich an den Richtlinien (RAL) entsprechend dem Streckencharakter der bestehenden Staatsstraße 2147.

Lediglich die vorhandene Längsneigung von 11 % kann innerhalb der Baustrecke nur auf einen Wert von 9 % abgesenkt werden. Im vorliegenden Fall erscheint dies vertretbar, weil eine weitere Absenkung des Längsgefälles auf z.B. 6 % eine 1,5-fache Baulänge des Steigungsbereiches von vorliegend 544 m auf 816 m zur Folge hätte. Damit wird bereits die Gesamtbaulänge überschritten. Unabhängig davon wären Zwangspunkte, wie Anschlussstellen und ökologische Belange, nicht mehr zu berücksichtigen. Um die Schrägneigung der Fahrbahn in einer vertretbaren Größenordnung zu halten, wird die Querneigung im Bereich der 9%-Längsneigung auf 5 % beschränkt. Dies entspricht einer Querneigung bei den vorliegenden Kurvenradien für eine Geschwindigkeit von 70 km/h.

Bei der geplanten Linienführung ergibt sich ein V_{85} von 100 km/h. Die daraus resultierenden notwendigen Sichtfelder können bei der Plantrasse nicht eingehalten werden. Es wird deshalb vorgeschlagen, im vorliegenden Streckenabschnitt die Fahrgeschwindigkeit auf höchstens 80 km/h zu begrenzen, weil für diese Geschwindigkeit die Haltesichten und auch die Anfahrsichten bei Einmündungen eingehalten werden können.

Die Linienführungen und Höhenabwicklungen der anzupassenden Straßen und Wege entsprechen dem vorhandenen Standard.

4.2 Querschnitt

Die Fahrbahnbreite der St 2147 ist mit 6,5 m vorgesehen und entspricht damit dem geplanten Ausbaustandard. Die Abmessungen nach RQ 9 bei der Entwurfsklasse 4 nach RAL werden auch aufgrund des Schwerverkehrsanteils auf der Straße für nicht ausreichend beurteilt. Der Linksabbiegestreifen erhält eine Fahrbahnbreite von 3,0 m.

Alle anzupassenden Straßenteile erhalten einen frostsicheren und der Bauklasse entsprechend dimensionierten Oberbau in der bestehenden Breite.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Bei Bau-km 0+530 rechts muss die Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße nach Krähhof angepasst werden. Im Einmündungsbereich liegt der Anschluss eines landwirtschaftlichen Erschließungsweges, weshalb zur besseren Befahrbarkeit auf Fahrbahnteiler im Zuge der GVS verzichtet wird. Die untergeordnete Anbindung muss verkehrsrechtlich hervorgehoben werden, eventuell auch durch entsprechende Vorwegweiser. Die optische Erkennbarkeit ist durch den der Einmündung gegenüber liegenden Bewuchs unterstützt.

Die vorhandenen Zufahrten zur Erschließung von land- und forstwirtschaftlichen Flächen werden an die neuen Verhältnisse angepasst, teilweise auch aufgelassen oder durch eine rückwärtige Erschließung ersetzt.

Ein gesondertes Widmungsverfahren für die neuen oder geänderten Straßen- und Wegeabschnitte ist nicht erforderlich. Die vorgesehenen straßenrechtlichen Verfügungen sind in Unterlage 7.3 dargestellt.

4.4 Verkehrssicherheit der gewählten Lösung

Die Aspekte der Verkehrssicherheit bei der gewählten Lösung wurden im Rahmen eines Sicherheitsaudits überprüft.

4.5 Baugrund und Erdarbeiten

Auf Grund von Baugrunduntersuchungen ist bekannt, dass der anstehende Boden ausreichend tragfähig ist und auch wieder eingebaut werden kann. Abhängig vom Feuchtigkeitsgehalt ist unter Umständen eine Bodenverbesserung erforderlich. Überschüssiger bzw. unbrauchbares Material wird ordnungsgemäß auf genehmigten Deponien verfahren.

4.6 Entwässerung

Das Oberflächenwasser fließt in Dammbereichen ungebündelt über die Böschungen ab.

In den Einschnittsbereichen werden neue Entwässerungseinrichtungen hergestellt. Um die Vorfluter so gering wie möglich zu beaufschlagen, ist bei Bau-km 0+420 rechts ein Regenrückhaltebecken mit einem Überlauf in die zu erneuernde Längsleitung an der GVS Krähhof vorgesehen. Die Einleitung erfolgt in den Vorfluter Sockabach (Gewässer 3. Ordnung).

Die wasserrechtlichen Grundlagen sind in der Unterlage 13 ausführlich dargestellt und beschrieben.

4.7 Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke sind nicht erforderlich.

4.8 Straßenausstattung

Die erforderlichen Markierungen und Beschilderungen werden in einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung festgelegt.

4.9 Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind nicht vorgesehen.

4.10 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen werden an die neuen Verhältnisse angepasst.

4.11 Leitungen

Öffentliche Versorgungsleitungen sind an die neuen Verhältnisse anzupassen. Dritte sind davon nicht betroffen.

4.12 Ausbau von Gewässern

Ein Ausbau von Gewässern ist nicht erforderlich.

5. Verbotstatbestände, Schutzmaßnahmen

Soweit gesetzliche Ausnahmen erforderlich sind, erfasst der Planfeststellungsantrag auch diese Fälle. Wie sich aus diesem Erläuterungsbericht ergibt, liegen überwiegende bzw. zwingende Gründe des öffentlichen Interesses vor und fehlen zumutbare Alternativen.

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Die Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen und der entsprechende Lageplan mit den erfassten Immissionsorten sind in Unterlage 11 enthalten.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden und deshalb keine Lärmschutzmaßnahmen veranlasst sind.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wassergewinnungsgebiete sind nicht betroffen.

5.3 Sonstige Schutzmaßnahmen

Belange der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes werden nicht in unvertretbarem Umfang betroffen. Das öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens rechtfertigt die auftretenden Nachteile. Besondere Schutzvorkehrungen sind nicht vorgesehen.

Während der Bauzeit werden Vorkehrungen getroffen, dass Biotope, Teilbereiche davon oder andere schützenswerte Bereiche über die Straßenfläche hinaus nicht geschädigt werden.

6. Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung von Überschwemmungsgebieten

Überschwemmungsgebiete sind nicht betroffen.

7. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft werden auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme bilanziert und durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Auf Grund der Geringfügigkeit der Maßnahme und der bilanzierten Eingriffe wird auf eine Prüfung der Umweltverträglichkeit verzichtet. FFH-Gebiete oder sonst besonders schützenswerte Bereiche sind nicht betroffen.

Die gesamte landschaftspflegerische Begleitplanung ist in der Unterlage 12 ausführlich dargestellt.

8. Durchführung der Baumaßnahme

Die Maßnahme wird unter Vollsperrung des Verkehrs durchgeführt. Einzelschließungen für die Anlieger werden sichergestellt. Trotzdem ist mit Behinderungen zu rechnen.

Die erforderlichen Umleitungen erfolgen über das vorhandene Straßennetz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, der Gemeinde und der Polizei.

9. Kostenträger

Die Gesamtkosten sind vom Freistaat Bayern zu übernehmen, es sei denn, im Bauwerksverzeichnis ist eine abweichende Regelung festgehalten.